PRZEGLĄD BAŁTYCKI

THE BALTIC REVIEW



PRZEGLĄD BAŁTYCKI

The Baltic Review

Dwutygodnik gospodarczy, poświęcony sprawom morskim

Nr. 6 | Gdynia, dnia 15 listopada 1928 r | Rok I

Wielki lokaut w Niemczech

Lokaut w Reńsko-Westfalskim przemyśle metalowym trwa w dalszym ciągu. Dwie trzecie niemieckich hut żelaznych oraz znaczna ilość przerabiających żelazo zakładów przemysłowych została unieruchomiona a przeszło 220 tysięcy robotników znalazło się bez pracy. Przyczyną lokautu było wymówienie starej taryfy zarobkowej przez związki zawodowe oraz wysunięte przez związki żądanie podwyżki płac Poprzedzające lokaut dłuższe pertraktacje przedstawicieli związków zawodowych z przedstawicielami pracodawców nie dały żadnego wyniku, wobec czego nastąpiło obowiązujące strony rozstrzygnięcie ministra pracy. Ze względu na to, że nowa skala zarobkowa obciążyłaby dodatkowo konto robocizny o 4 do 5 proc., przemysłowcy niemieccy uznali rozstrzygnięcie ministra za niemożliwe do przyjęcia i z dniem 1 października unieruchomili swe przedsiębiorstwa.

Pomimo licznych prób, zmierzających do usunięcia obecnego stanu rzeczy, do dziś nie ma nadziei na szybkie zlikwidowanie lokautu. Z jednej strony związki zawodowe oraz liczne rzesze robotnicze postanowiły wytrwać tak długo, dokąd pracodawcy nie podporządkują się rozstrzygnięciu ministra pracy — a wytrwać mogą dzięki zasiłkom, przyznanym przez rząd dotkniętym lokautem robotnikom, z drugiej zaś strony pracodawcy również postanowili wytrwać na swem stanowisku, gdyż lokaut nie zastał ich nieprzygotowanymi, o czem świadczy zebrany przed rozpoczęciem lokautu fundusz rezerwowy w wysokości 50 miljonów marek, z którego mogą czerpać przemysłowcy na zaspokojenie bieżących zobowiązań finansowych bez potrzeby uruchamiania przedsiębiorstw.

Zapotrzebowanie na żelazo pokrywa się tymczasem z nagromadzonych zapasów, w niektórych jednak wypadkach huty były zmuszone do anulowania otrzymanych zamówień. W związku z tem kilku wielkim fabrykom metalowym grozi bezrobocie; zakłady przemysłowe Opel'a oświadczyły, że jeśli lokaut przeciągnie się do 23 bm. będą musiały wstrzymać pracę z powodu braku surowca.

Nie mniej krytycznie zaznacza się wpływ lokautu na pracę w kopalniach węgla. Przemysł metalowy zużywał około 30 proc. wydobywanego w zagłębiu Reńsko-Westfalskim węgla. Wraz z lokautem skończyło się zapotrzebowanie na węgiel i koks w skutek czego kopalnie węgla zmniejszyły ilość godzin pracy, aby nie gromadzić nadmiernych zapasów. W ciągu ubiegłego tygodnia wydobycie węgla zmniejszyło się o 10 procent, zaś produkcja koksu o blisko 20 proc.

Z polecenia zarządów hut wszelkie ładunki rudy żelaznej, jakie nadeszły dla hut do portu w Rotterdamie, nie mają być przesyłane na miejsce przeznaczenia, lecz składane na miejscu w Rotterdamie. Wszelkie nowe transporty rudy, z wyjątkiem transportów rudy szwedzkiej, wysyłanych z portu w Narwik, mają być wstrzymane.

Międzynarodowy rynek żelazny zareagował na lokaut Nadreńsko-Westfalski zwyżką cen żelaza, która narazie wynosi około 2 sh. 6 d. za tonę. dzięki czemu polepszyła się znacznie konjuktura w pierwszym rzędzie dla hut północno-francuskich a pozatem dla hut szwedzkich i czechosłowackich.

Sprawa połowu śledzi

Z inicjatywy Ministerstwa Przemysłu i Handlu rozpoczęte zostały rokowania pomiędzy grupą finansistów polskich a grupą angielską, celem zorganizowania towarzystwa polsko-angielskiego dla połowu śledzi. Towarzystwo zakupiłoby kilka parowców rybackich, które wyjeżdżałyby na połów na morze Północne.

Kronika morska

Stocznia Burmeister i Wain podwyższa kapitał akcyjny

Zarząd znanej stoczni kopenhaskiej A. C. Burmeister & Wain postanowił podwyższyć obecny kapitał akcyjny z 23 do 30 miljonów koron. Do zarządu stoczni wpłynęła oferta firmy londyńskiej Halbert Wagg & Co. na przejęcie nowoemitowanych akcyj na sumę 7 miljonów koron. Firma ofiarowuje 105 proc. minus koszta własne i prowizję. Propozycja powyższa została przez zarząd stoczni przyjęta warunkowo i wejdzie w życie dopiero po zatwierdzeniu uchwały zarządu przez walne zebranie akcjonarjuszy.

Największy okręt jaki był dotychczas zbudowany w Norwegji

Na stoczni Akers w Oslo został niedawno spuszczony na wodę motorowiec frachtowy „Brakar", który jest największym okrętem, jaki był dotychczas zbudowany na stoczniach norweskich. Okręt posiada 4.500 t. r. br. i wyposażony jest w dwa czterotaktowe motory systemu Burmeister i Wain siły 3.000 H. P. za pomocą których okręt otrzyma szybkość 11 węzłów w stanie załadowanym. Okręt jest przeznaczony dla firmy Olsen i Co w Oslo.

Nowe motorowce norweskie

Firma A. F. Klaveness w Oslo przejęła zamówiony na stoczni Burmeister i Wain w Kopenhadze motorowiec frachtowy, pojemności brutto 4.301 t. r. Poza tem na innej stoczni został spuszczony na wodę dwuśrubowy motorowiec tankowy „Sir Karl Knudsen" pojemności brutto około 7.000 t. r., zamówiony również przez firmę Klaveness.

Sprawozdanie roczne Lloyds Register of Shipping.

Biuro angielskie klasyfikacji okrętów Lloyds Register of Shipping, zarejestrowało w ciągu roku działalności 1927-28 ogółem 578 okrętów o łącznej pojemności 1.885.533 t. r. br. (w ciągu roku 1926-27 323 okręty pojemności 978.146 t. r.), w tej liczbie było 160 motorowców pojemności 812.437 t. r. br. Przeciętny tonaż motorowca wynosił 5.078 t. r. br., podczas gdy dla parowca tylko 2.567 t. r br.

W końcu roku sprawozdawczego w różnych stoczniach świata znajdowało się w budowie pod nadzorem Lloydu dalsze 382 okręty pojemności brutto 1.779.353 t. r. Ogólny tonaż okrętów, zbudowanych dotychczas pod nadzorem Lloydu, wynosi 30.661.257 t. r. br.

Projekt rozbudowy portu w Gefle.

Zarząd portu w Gefle zajmuje się obecnie rozpatrzeniem projektu nowego wjazdu do portu. Plan ten przewiduje budowę falochronów, wysuniętych daleko w morze, dzięki którym wjazd do portu byłby ochroniony przed zbytecznem falowaniem. Koszta budowy obliczają na 1.100.000 koron.

Nowa linja estońska

The Anglo-Esthonian Steamship Line rozpoczęła regularną dwutygodniową komunikację pomiędzy Tallinem a Londynem lub Hull. Komunikację utrzymują zakupione przez towarzystwo trzy nowe okręty po 1.500 t. r. br. pojemności każdy, zaopatrzone w chłodnie dla przewozu łatwo psujących się środków żywnościowych oraz w specjalne wzmocnienia przeciwlodowe, dające okrętom możność kursowania również w okresie zimowym.

Rozbudowa portu w Salonikach

Znaczenie portu w Salonikach, jako portu eksportowego Grecji i Jugosławji, wzrasta z roku na rok. Ze względu na to, że port obecny jest za mały, aby całkowicie podołać swemu zadaniu, pomiędzy rządem greckim a francuskiem towarzystwem eksploatacji portu toczą się rokowania w sprawie dalszej rozbudowy portu.

W razie, gdyby prace nad rozbudową portu zostały przeprowadzone według powziętego programu wolna strefa Jugosłowiańska nie mogłaby się nigdy rozszerzyć, gdyż zostałaby otoczona przez dwie nowe strefy wolnocłowe greckie.

Strajk w porcie Bordeaux.

Strajk w porcie Bordeaux trwa nadal. Strajkuje około 2.000 robotników przeładunkowych. Niezwykle ciekawe jest podłoże strajku: odbiorcy wyładowanych w porcie ładuków cukru skarżyli się kilkakrotnie tnie w zarządzie portu na pewne braki, jakie powstają przy przeładunku. Zarząd portu zwrócił na to uwagę robotnikom, oraz oznajomił, że przeładunek odbywać się będzie pod nadzorem policji. W odpowiedzi na to zarządzenie władz portowych, robotnicy przystąpili do strajku, zapowiadając, że pod nadzorem policji pracować nie będą.

Subwencja dla żeglugi szwedzkiej.

Na mocy uchwały rządu szwedzkiego następujące przedsiębiorstwa żeglugowe otrzymają kredyty z funduszów państwowych, przeznaczonych na subwencje żeglugowe: Svenska-Amerika-Mexiko-Linie 1.000.000. Koron, Svea 600.000 koron, Transatlantyk 300.000 koron, Reut 350 000 koron, i Sranspazifik 150.000 koron. Suma ogólna kredytów, udzielonych poszczególnym przedsiębiorstwom wynosi 2.400.000 koron.

Izba handlowa w Götegorg domaga się pomocy rządowej dla żeglugi.

Izba handlowa w Götegorg'u domaga się pomocy rządowej celem założenia banku hipotecznego dla spraw żeglugi morskiej, któryby mógł zapewnić amatorom szwedzkim daleko idącą pomoc, niezbędną tak dla poparcia szwedzkiego budownictwa okrętowego jak i dla podtrzymania szwedzkich towarzystw żeglugowych w walce konkurencyjnej z obcemi towarzystwami żeglugowemi.

Egipski rynek drzewny a polska linja do portów Bliskiego Wschodu

Jednem z poważnych odbiorców bałtyckiego drzewa budulcowego jest Egipt. Z portów szwedzkich i południowo-Finlandzkich wywozi się około 80.000 sztandartów belek rocznie dzięki czemu w czasie sezonu drzewnego znaczna ilość tonażu frachtowego jest zajęta przewozami drzewnemi z wymienionych poprzednio portów do portu w Aleksandrji.

Przed wojną tylko Rosja i Szwecja znane były na światowym rynku drzewnym jako jedyni eksporterzy drzewa na Bałtyku, i w tych państwach pokrywał Egipt swe zapotrzebowanie na drzewo budulcowe. Po wojnie światowej rola dawnej Rosji na bałtyckim rynku drzewnym prawie całkowicie przypadła w udziale państwom sukcesyjnym, które poprzednio wchodziły w skład imperjum, tymbardziej, że rewolucja bolszewicka na długo wykreśliła Rosję ze spisu państw eksportujących.

Obecnie najpoważniejszymi eksporterami drzewa na wybrzeżach wschodnich Bałtyku jest Polska i Finlandja. Jednak z przykrością stwierdzić musimy, że podczas gdy eksport Finladji obejmuje również dalsze rynki zbytu, nasz eksport drzewny koncentruje się prawie wyłącznie na rynkach pobliskich t. j. w Niemczech, Anglji, Belgji i Francji.

Przyczyny tego zjawiska nie potrzeba szukać daleko, jeśli uprzytomnimy sobie, że jeszcze stosunkowo niedawno lwia część naszego handlu zamorskiego spoczywała w rękach pośredników zagranicznych, zwłaszcza zaś niemieckich. Przedsiębiorcy niemieccy zakupywali masowo polskie produkty wywozowe, które następnie wysyłali na dalsze rynki zbytu jako towary niemieckie, w rezultacie czego wielu importerów z dalszej zagranicy do dnia dzisiejszego posiada mgliste pojęcie tak o Polsce, jak i eksportowanych przez nas produktach. Nie mniej w wielkiej mierze przyczynia się do ugruntowania tego pojęcia o Polsce brak umiejętnej propagandy zagranicznej oraz niedocenianie znaczenia reklamy przez szerokie warstwy kupiectwa polskiego.

Drzewo polskie ma wszystkie dane ku temu, aby na pojemnym rynku egipskim zająć należne mu miejsce. Prowadzą ku temu dwie drogi. Pierwsza — to nawiązanie stosunków bezpośrednich z egipskimi importerami drzewa, drugo zaś — założenie własnych składów drzewa budulcowego w Aleksandrji, dzięki czemu eksporterzy polscy daliby możność importerom egipskim uskutecznienia zakupów na miejscu.

Drzewo polskie posiada to jeszcze pierwszeństwo przed drzewem finlandzkiem i północno-szwedzkiem, że może być dostarczane w ciągu roku całego. Podczas sezonu zimowego porty finlandzkie i północno-szwedzkie są albo zamknięte dla żeglugi, albo też dostęp do nich jest tak dalece utrudniony przez lody, że bez pomocy lodołamacza okręty nie mogłyby dostać się do portu.

Ta okoliczność znacznie podraża stawki na przewozy zimowe oraz ogranicza do minimum zdolność wywozową Finlandji

Natomiast porty eksportowe polskie, tj Gdynia i Gdańsk, są dostępne dla żeglugi w ciągu całego roku, dzięki czemu mamy możność eksportowania naszego drzewa również w tym czasie, gdy porty Finlandji nie są dostępne dla żeglugi.

Nie wątpimy, że przy odpowiedniem ujęciu sprawy udałoby się uzyskać dla eksportu polskiego przynajmniej połowę zapotrzebowania Egiptu na drzewo bałtyckie, czyli około 40 tysięcy sztandartów drzewa rocznie.

Pozyskanie rynku egipskiego dla eksportu drzewa polskiego miałoby dla nas podwójną korzyść. Korzyść ta wynikałaby z jednej strony z uzyskania nowego rynku zbytu dla masowego produktu eksportowego, z drugiej zaś strony większa ilość ładunku masowego stworzyłaby trwałą podstawę dla polskiej linji okrętowej na Bliski Wschód Czterdzieści tysięci sztandartów stanowi ładunek 20 średnich parowców frachtowych, czyli w najgorszym wypadku, naprzykład silnej konkurencji obcych trampów, ilość ta przez rok cały zapewnić by mogła ładunek dla jednego parowca polskiego o ładowności 2.000 sztandartów. Co się tyczy ładunków powrotnych z morza Śródziemnego, to zagadnienie to nie napotyka na znaczne trudności. Z portów śródziemnomorskich sprowadzamy przedewszystkiem fosfaty, następnie tytoń i trawę morską, pomijając już inne towary, sprowadze w małych ilościach.

W związku z projektowanem przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu założeniem linji okrętowej pomiędzy Gdynią a portami Bliskiego Wschodu, należyte załatwienie sprawy eksportu drzewa polskiego do Egiptu byłoby bardzo pożądane.

W. Skup.

Czesko-niemiecka umowa portowa

Rokowania czesko niemieckie w sprawie dzierżawy pewnych obszarów portu Hamburskiego zostały niedawno zakończone. W wyniku tych rokowań Czechosłowacja wydzierżawi od Niemiec część portu Hamburskiego, t. zw. Moldauhafen, za którą zobowiązuje się opłacać dzierżawę roczną w wysokości 1.500.000 koron, która to suma została wstawiona do budżetu Ministerstwa Pracy na rok 1929.

Wysokość czynszu dzierżawnego została obliczona na podstawie taryfy opłat za używalność terenów portowych w Hamburgu.

Mapy lodowe Wydziału Morskiego P. I. M. w Gdyni.

Wydział Morski P. I. M. w Gdyni wydaje podobnie jak w roku ubiegłym codzienne mapy lodowe dla użytku sfer żeglugowych. Mapy lodowe Wydziału Morskiego zawierają dokładne dane stanu lodu i żeglugi na całym Bałtyku i w cieśninach oraz opis ogólnego stanu żeglugi w językach polskim, angielskim i niemieckim Wysokość prenumeraty za cały sezon zimowy wynosi 30 złotych.

Nowa taryfa dla kapitanów na okrętach niem.

Od dnia 1 listopada rb. obowiązuje następująca taryfa minimalna dla kapitanów okrętów niemieckich:

a) Na parowcach i motorowcach:

W podróży wielkiej i średniej	650 mk.
W podróży po Bałtyku, morzu Północnem	580 mk.
Na okrętach od 100 do 400 t. r. br. we wszystkieh podróżach	480 mk.

b) Dla kapitanów żaglowców:

ponad 1000 ton r. b.	650 mk.
od 501 do 1000 t. r. br.	580 mk.
od 100 do 500 t. r. br.	480 mk.

Ruch portu Gdańskiego w październiku i pierwszych dziesięciu miesiącach r. b.

Ruch portu Gdańskiego w październiku wynosił na wejściu 556 okrętów o łącznej pojemności 374.258 t. r. n. oraz na wyjściu 537 okrętów o łącznej pojemności 359.214 t. r. n.

W ciągu ubiegłych 10 miesięcy zawinęło do Gdańska 5.969 okrętów o pojemności 3.405.511 t. r n. oraz wyszło z portu 5 943 okrętów o pojemności 5.410.823 t. r. n.

W ciągu roku 1927 ruch portowy wynosił na wejściu 6.950 okrętów o pojemności 3.899 850 t. r. n. oraz na wyjściu 6.942 okręty o pojemności 3,932.577 t. r. n.

Stan lodu na Bałtyku

Według komunikatu Wydziału Morskiego Państwowego Instytutu Metoorologicznego w Gdyni, w portach finlandzkich Kemi i Oulu (Uleaborg) żegluga została zamknięta. Raahe (Brahestad) świeży lód, żegluga odbywa się bez przeszkód, Pietarsaari (Jakobstad) świeży lód, żegluga dla parowców bez przeszkód, dla żaglowców utrudniona. Porty szwedzkie: farwater do Karlsberg, stała powłoka lodowa, żegluga dla słabych parowców utrudniona, dla żaglowców zamknięta, Lulea stała powłoka lodowa, żegluga możliwa tylko dla okrętów ze wzmocnieniem przeciwlodowem, Angerman Alv poniżej Svano stała cienka powłoka lodowa, żegluga dla parowców bez przeszkód dla żaglowców utrudniona.

Subwencje niemieckie dla drobnych przedsięb. żeglugowych.

Z wyznaczonej przez rząd niemiecki na fundusz zapomóg dla drobnych przedsiębiorstw żeglugowych kwoty 3 miljonów marek 900 tysięcy zostanie przeznaczone na zapomogi bezzwrotne, reszta zaś ma być oddana do dyspozycji trzech banków, udzielających pożyczek właścicielom okrętów. W ostatnim czasie w bankach tych nagromadziła się tak wielka ilość wniosków o udzielenie pożyczki, że banki były zmuszone do wstrzymania pożyczek.

Awarje

Podczas gęstej mgły zderzyły się na Bałtyku parowce niemieckie „Jis" i „Pallas". Parowiec „Jis" doznał poważnych uszkodzeń.

Holownik angielski „Creffwel" zatonął w kanale „La Manche". Przyczyna zatonięcia niewyjaśniona.

Krążownik angielski „London" zderzył się na wysokości Greenock z parowcem linji australijskiej „Runic". Parowiec „Runic" doznał uszkodzeń dzióbu i po prayhyciu do portu przeznaczenia musiał udać się do doku celem naprawienia szkody. Krążownik „London" wyszedł z kolizji bez poważniejszych uszkodzeń.

W drodze z Nowego Yorku do Barbados i portów Ameryki południowej, w odległości 300 mil morskich od Hampton-Roads zatonął parowiec angielski „Bestris" pojemności około 10.000 ton. O losie załogi parowca składającej się z 200 ludzi, oraz 140 pasażerów brak wiadomości.

Ruch zimowy statków

W związku z utrzymaniem w ciągu całego roku komunikacji za pomocą statków „Żeglugi Polskiej" pomiędzy Gdynią a Helem, mieszkańcy Gdyni i jej okolic mogą je wykorzystać dla niedzielnych wycieczek na Hel.

Jesienią i zimą Hel posiada specjalny urok a jego absolutnie czyste i rzeźkie powietrze jest niezrównane.

Z Gdyni na Hel można wyjechać o godz 7,20 rano lub o godz 13,50 a powrócić do Gdyni na godz. 19-tą. Mieszkańcy zaś Helu mogą przyjeżdżać w niedzielę do Gdyni na Mszę Sw. i dla przyjemnego spędzenia czasu.

Czas trwania podróży z Gdyni do Helu lub z powrotem wynosi tylko godzinę.

Statki są dobrze ogrzewane i mają ładne salony, tak że przy największych chłodach podróżni będą się czuli zupełnie dobrze.

Dla większych wycieczek zgłoszonych zawczasu przedsiębiorstwo może wyznaczyć rejs dodatkowy.

Dla osób zatrudnionych na Helu, a zamieszkałych w Gdyni lub naodwrót są wprowadzono bilety dwutygodniowe - dające prawo na nieograniczoną ilość przejazdu. Taki bilet kosztuje 35,— zł. Gdy zaś pasażer musiał w ciągu 10. dni bywać codziennie na Helu, musiałby zapłacić za przejazd 50, zł.

Od 1. października statki odbijają i dobijają do basenu wewnętrznego koło promu.

Rekordowe ładowanie drzewa w porcie Gdańskim.

Parowiec norweski „Gol", który ładował w Gdańsku drzewo (kloce) do Anglji, został załadowany w rekordowo szybkim czasie. Mianowicie w ciągu trzech dni roboczych, w czasie których pracowano normalnie, t. j. po osiem godzin dziennie, załadowane trzema lukami 560 standartów drzewa, czyli po 62 standarty przez jeden luk dziennie. Ładunek załatwiała firma Bergenske Baltic Transports Ltd.

Nowa linja okrętowa z Gdyni.

Prowadzone od dłuższego czasu pertraktacje w sprawie założenia polsko-brytyjskiego towarzystwa żeglugi dobiegają końca. Towarzystwo będzie założone ze znacznym udziałem kapitałów angielskich i uruchomi narazie cztery okręty, wyposażone w chłodnie. Okręty te kursowac będą między Gdynią a portami angielskiemi oraz belgijskiemi i północno-francuskiemi.

Nowy program rozbudowy handlowej floty sowieckiej.

Rada pracy i obrony wypracowała plan rozbudowy floty handlowej, na podstawie którego sowiecka flota handlowa ma być postawiona na takim poziomie, aby w razie ewentualnej blokady Sowietów przez amatorów zagranicznych, mogła zapewnić Rosji naj niezbędniejsze przewozy.

W zasadzie wszystkie okręty winny być budowane w stoczniach sowieckich, jednak za zgodą rządu może być oddana część zamówień stoczniom zagranicznym. Stocznie sowieckie winny wykonywać budowę serjami i tylko w wypadkach wyjątkowych dopuszczalna jest budowa pojedyńszych okrętów.

Nowa linja do Indyj zachodnich.

Związek Producentów z wyspy Jamajka (Jamaica Producers Association) zakupił od Nelson Line cztery 7.500 tonowe parowce, które w niedalekiej przyszłości będą kursowały pomiędzy Jamajką, portami Oceanu Indyjskiego a portami zachodnio-europejskiemi. Parowce są typu osobno-pasażerskiego i przystosowane są do przewozów towarów, ulegających szybkiemu zepsuciu.

Obecnie parowce te kursują jeszcze z ramienia Nelson Line na linji Anglja-Ameryka południowa i zostaną zdane nowym właścicielom dopiero w miarę tego, jak na ich miejsce staną do służby nowozamówione motorowce.

Pierwszy w zamówionej przez Nelson Line serji motorowócw, a mianowicie s/m „Highland Monarch" udał się już w pierwszą podróż o czem wspomieliśmy w poprzednim numerze „Przeglądu".

Ruch portu Gdykńskiego w miesiącu październiku.

Z powodu strajku robotników portowych, który miał miejsce w trzeciej dekadzie października, ruch portowy w październiku zmniejszył się znacznie w stosunku do poprzednich miesięcy.

Zawinęło do portu 85 okrętów (w tej liczbie 82 parowce i 3 żaglowce motorowe) o łącznej pojemności 80.290 ton r. n. Okrętów próżnych było na wejściu 75, z ładunkiem pełnym lub częściowym 7, z pasażerami i towarem 3. Przywieziono morzem 2.691 t. ładunku i 31 pasażerów.

Pod względem narodowości okrętów ruch portowy na wejściu przedstawiał się następująco;

Szwedzkich	24 okrętów
Niemieckich	15
Duńskich	12
Polskich	9
Łotewskich	8
Norweskich	5
Angielskich	4
Francuskich	4
Estońskich	1
Finlandzkich	1
Gdańskich	1
Holenderskich	1
Razem:	85

W tym samym czasie opuściło port 88 okrętów o łącznej pojemności 32.723 t. r. n., w tej liczbie:

próżnych	8
z pas. i towarem	2
z pasażerami	4
z drobnicą	1
z solą	1
z węglem	72
Razem:	88

Pasażerów wyjechało 2·438, z ładunku wywieziono 158.919 t., w tem węgla 157.413 t. Ogólny ruch towarowy portu wynosił 161.610 t., czyli w porównaniu z miesiącem ubiegłym (204.318 t.) zmniejszył się o 42.708 ton.

Ilość ton metrycznych ładunku przewiezionego okrętami P.P. „Zegluga Polska" w ciągu miesiąca października.

W ciągu miesiąca października okręty Państwowego Przedsiębiorstwa „Zegluga Polska" przewiozły następujące ilości towarów:

a) W wywozie z Polski			
	Węgla	17.716 t.	
	Drzewa	2 115 „	
	Soli	854 „	20.685 t.
b) W przewozie między portami zagranicz.			
	Koksu	4.238 „	
	Drobnicy	150 „	4.388 t.
c) W przywozie do Polski			
	Fosforytów	8.400 „	
	Złomu	3.655 „	
	Rudy	5.588 „	
	Drobnicy	126 „	17.767 t.
Razem:			42.842 t.

Okręty Przedsiębiorstwa odbyły 17 podróży i odwiedziły następujące porty: Wallvik, Lulea, Rotterdam, Bona, Ryga, Sfax, Nantes, Sousse, Oran, Casablanca i Szczecin.

Krótkie notatki

Ze względu na złe warunki zbytu austrjackiego przędzalnie bawełny zmniejszyły ilość godzin pracy. Niektóre przędzalnie zostały unieruchomione.

W Malborgu powstaje fabryka wyrobów gumowych pod nazwą Niemiecki Przemysł Gumowy Pepege Aktiengesellschaft.) Fabrykę zakłada Polski Przemysł Gumowy Pepege T. A. w Grudziądzu.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu opracowuje projekt premij eksportowych na wyroby włókiennicze. Według tego projektu premje polegałyby na zwrocie cła, pobranego za barwniki i chemikalja, sprowadzone z zagranicy i zużyte przy wyrobie jedwabiu sztucznego, półjedwabiu oraz materjałów bawełnianych i wełnianych.

Za każde 100 kg. wywiezionej zagranicę przędzy kolorowej z jedwabiu, półjedwabiu lub bawełny ma być wypłacone 51,50 zł. za 100 kg. białej przędzy bawełnianej 3.—zł., 100 kg. kolorowej przędzy wełnianej 95.—zł., półwełnianej 69,30 zł.

Warszawskie Towarzystwo Transportowe oraz firma Endler i Messing budują w porcie Gdyńskim składy towarowe. Powierzchnia tych składów wynosi około 6500 metrów kwadratowych.

Zbudowana w Lublinie według najnowszych wymagań techniki rzeźnia eksportowa która zostanie wkrótce uruchomiona.

Konsorcjum holenderskie, które dzierżawi lasy karpackie hrabiego Skarbka, nosi się z zamiarem uruchomienia wielkiej wytwórni beczek do masła. Konsorcjum ma nadzieję, że wytwórnia ta, która narazie produkować będzie około 2.000 beczek dziennie, zdoła pokryć całe zapotrzebowanie rynku polskiego.

Zamówienia Górnośląskiego Syndykatu Hut Żelaznych osiągnęły w październiku r. b. rekordową cyfrę 79 tysięcy ton, z czego na zamówienia rządowe przypada około 40 tysięcy ton.

Październikowa produkcja Górnośląskich kopalń węgla wyniosła 2.855.102 t., czyli o 336.313 ton więcej, jak w miesiącu poprzednim. Przeciętna produkcja dzienna wzrosła tym samem o 4,9 proc. w stosunku do miesiąca poprzedniego.

Sprzedano ogółem 2.613.163 t. węgla, z czego na rynku krajowym 1.522.065 t. na rynku krajowym, resztę zaś, t. j. 1.091.098 ton na rynkach zagranicznych. W stosunku do września (1.043.321 t.) eksport węgla górnośląskiego zwiększył się o 47.777. t.

Prowadzone od dłuższego czasu rokowania o nabycie hut górnośląskich przez koncern Hariman'a zbliżają się ku końcowi. Główni akcjonarjusze wchodzących w rachubę hut wyrazili swą zgodę na sprzedanie swych akcyj koncernowi Harrman'a i defintywne zakończenie umowy nastąpić ma w dniach najbliższych

Według pogłosek, dyrektorem przyszłego koncernu hut Harrimana ma zostać obecny dyrektor zakładów Giesche'go, Brooki inne zaś stanowiska kierownicze objąć mają były Minister Przemysłu i Handlu Kiedroń i inż. Rudowski.

Nowa taryfa na okrętach niem.

Na wszystkich okrętach niemieckich pojemności ponad 100 t. r. br. z wyjątkiem statków rybackich, ratowniczych, holowników i lichtug morskich, obowiązuje od dnia 1 listopada rb. następująca taryfa uposażeń oficerow i załogi:

I. Oficerowie na okrętach dalekiej podróży. I oficer 360, II 290, III 220, IV 165 marek. I Mechanik 530, II 360, III 290, IY 220 marek.

II. W podróży do Anglji i Irlandji. I oficer 320, II 260, III 200, IV 155 marek; I mechanik 475, II 320, III 260, IV 200 marek.

III. W Bałtyku i morzu Północnem. I oficer 290, II 215, III 170 marek; I mechanik 390, II 290, III 215 marek.

IV. Na okrętach od 101 do 400 t. r. br. we wszystkich podróżach. I oficer 230, II 185 marek; I mechanik 290, II 220 marek.

Załoga pokładowa. I bocman i I cieśla okrętowy 149, II bocman i II cieśla okrętowy 133, żaglomistrz 133, sternik 133, marynarz I kl. 125, marynarz II kl. 60, chłopiec okrętowy 40, młodszy chłopiec okrętowy 29 marek.

Personel maszynowy. Asystent maszynowy z więcej jak jednoroczną praktyką asystenta 144, z praktyką mniejszą od jednego roku 116, podoficerowie maszynowi (smarownicy, maszyniści, starsi palacze i t. p.) 144, palacze 135, trumerzy 116 marek.

Dodatek nadzwyczajny za czyszczenie kotłów (§17, p. 2 „Manteltarif") 2,75 marek dziennie.

Kucharze i stewardzi. Kucharz 149, steward z praktyką do 4 lat 117, z praktyką od 5 do 8 lat 128, od 9 lat 149 marek; steward na okrętach pasażersk ch w morzu Północnem i Bałtyku 117 marek, steward kajutowy na okrętach frachtowych 113 marek, pomocnik kucharza, z praktyką 90, bez praktyki na morzu 68 marek, steward mensowy 60, junga 29 marek.

W razie urlopu, lub gdy nie gotuje się na okręcie, wypłaca się strawne w wysokości 3.25 marek dziennie.

Za prace nadgodzinowe otrzymują: marynarze I kl. 0,90 mk., marynarze II kl. 0,45 mk, chłopcy okrętowi 0,28 marek.

Dodatek radjotelegraficzny wynosi: na okrętach z radjotelegrafistą 30 marek. na okrętach bez radjotelefonisty 75 marek,

Urzędowe nazwy basenów i nadbrzeży w porcie gdyńskim

Ministerstwo Przemysłu i Handlu wprowadziło następujące nazwy dla basenów i nabrzeży w porcie Gdyńskim. Pierwszy basen wewnętrzny nazwnny jest basenem Marszałka Józefa Piłsudskiego, — basen ten ma 4 osobne nabrzeża, mianowicie nabrzeże przy wejściu zmieniające kierunek dopiero za hangarem rządowym nazwane jest pilotowem, gdyż przy końcu jego znajduje się stacja pilotów. Przedłużenie jego, które stanowi długi południowy bok basenu nazwane będzie nabrzeżem Polskiem, krótkie zachodnie Roterdamskiem, północne Indyjskiem, gdyż przy końcu tego nabrzeża przeładowuje się ryż importowany z Indyj. Nieistniejący jeszcze pomost (pir) pasażerski przy wejściu do basenu będzie miał od północnej strony nabrzeże Francuskie od południa Holenderskie. Tu prawdopodobnie przybijać będą z jednej strony statki linji Chargeurs Reunis, z drugiej strony Królewsko-Holenderskiego Lloydu.

Basen stanowiący południową część istniejącego awanportu otrzymuje nazwę basenu węglowego, a nabrzeża przy nim istniejące południowe wyposażone w krany — nabrzeża Szwedzkiego, w związku z dzierżawieniem znacznej części tego nabrzeża przez Polsko-Skandynawskie Towarzystwo i załatwienie przy nim przeważnie eksportu węgla do przeładunku węgla do Szwecji. Zachodnie nabrzeże, jeszcze obecnie nieprzygotowane do przeładunku, gdzie zainstalują się inne koncerny węglowe śląskie i krany do zasilania szkut bunkrowych, będzie się nazywało nabrzeżem Śląskiem.

Basen następny po południowej stronie istniejącego awanportu, otrzymuje nazwę Południowego basenu, a nabrzeża przy nim będą się nazywać północne — Duńskiem, zachodnie — Rybnem, południowe — Angielskiem.

Następny basen ku południowi będzie się nazywał basenem Prezydenta, a nabrzeża przy nim: północne nabrzeżem Wilsonowskiem, zachodnie — nabrzeżem Prezydenta, południowe — Pomorskiem. Mały basen dla żaglowców sportowych, który powstanie przy końcu pomostu Żeglugi Polskiej, odpowiednio przebudowanego, otrzymał nazwę Przystani Yachtów.

Ustalenie nazw dla basenów powstających po południowej stronie obecnego awanportu; jak też dla poszczególnych nabrzeży daje jednocześnie obraz przyszłego planu eksploatacji portu.

Basen Marszałka Piłsudskiego będzie służył dla przeładunku dużych partyj importowych i eksportowych z wyjątkiem węgla i rudy.

Przyczółek pasażerski będzie służył do dalekiego ruchu pasażerskiego. Basen węglowy i Duńskie nabrzeże basenu Południowego będą służyć nadal przeładunkowi węgla. Nabrzeża Rybne i Angielskie będą służyć importowi ryb. Basen Prezydenta z jego nabrzeżami będzie służył do ruchu towarowego i pasażerskiego-bałtyckiego i przybrzeżnego. Na końcu będzie się znajdowała przystań yachtów, dająca schronisko dla żaglowców sportowych i motorówek.

Jak widzimy, plan portu uzupełniony basenami strony południowej, jest bardzo konsekwentny; im dalej do portu wojennego, zajmującego północną stronę awanportu, — tem gęstszy ruch pływających objektów. Część składająca się z dwóch mniejszych basenów, — Południowego i Prezydenta jest nawet zupełnie izolowana od głównego awanportu, a tem samem pozbawiona wszelkiej łączności z basenem wojennym.

Nowy przemysł w Gdyni

Ze względu na rozrostGdyni i wobec widoków dalszego jej rozwoju powstaje na terenie miasta coraz to więcej zakładów przemysłowych, wytwarzających przedewszystkiem potrzebne do tejże rozbudowy artykuły. Objaw to nadzwyczaj pożądany dla powstrzymania konkurencji pobliskiego Gdańska, głównego miejsca zakupów towarów z jednej strony drogich, a oprócz tego pochodzenia przeważnie niemieckiego, czego ze względów ekonomicznych unikać by nam możliwie należało.

Obecnie powstała nowa wytwórnia farb i lakierów pod firmą „Farbolak" przy ulicy Leśnej. Jako miejscowa, jest firma powyższa w stanie pokrywać nowobudującem się mieście wielkie zapotrzebowania na tak ważny artykuł sprowadzony dotąd wyłącznie prawie z Gdańska.

Podobno w najbliższym czasie, ma powstać jeszcze kilka wytwórni na artykuły pierwszej potrzeby. Placówki te zatrudniać mają przeważnie personel żeński, co jest tembardziej pożądanem ponieważ Gdynia zatrudniała dotąd mężczyzn wyłącznie. Żony i córki tychże robotników nie miały możności znalezienia pracy w Gdyni i z tego powodu większa część robotników nie sprowadzała swoich rodzin a wysyła lub wywoziła swe zarobki poza obręb naszego miasta.

Możność znalezienia dla kobiet zatrudnienia na miejscu pociągnie za sobą osiedlenie się rodzin robotniczych w Gdyni, co odbije się korzystnie na rozwoju miasta i wzmoen ruch handlowy, bo zarobki konsumować się będą nadal na miejscu.

Urządzenie składu celnego

Dla przejściowego przechowywania podlegających ocaleniu towarów, napływających do portu w Gdyni drogą morską lub kolejową, zostanie w tych dniach urządzony skład celny. Skład mieścić się będzie w nowej hali portowej.

Ceny ogłoszeń i abonamentu.

A.	I Ogłoszenia na okładce	1/1 str. zł	350,—
	„ „ „	1/2 „ „	175,—
	„ „ „	1/3 „ „	125,—
	„ „ „	1/4 „ „	100,—
	II Ogłoszenia w tekście	1/1 str. zł	250,—
	„ „ „	1/2 „ „	125,—
	„ „ „	1/3 „ „	85,—
	„ „ „	1/4 „ „	65,—
	III Ogłoszenia za tekstem	1/1 str. zł	2 0,—
	„ „ „	1/2 „ „	10[illegible],—
	„ „ „	1/3 „ „	70,—
	„ „ „	1/4 „ „	50,—
	IV Notatki reklamowe wiersz jednołamowy		2,—

B. Rabaty

1) Przy 3× ogłosz. 5% rab
2) „ 3×5 „ 10% „
3) „ 6×10× „ 15% „

C. Abonament

1) Rocz. (24 zeszyty) zł 12,—
2) Półr. (12 „) „ 6,—
3) Kwart. (6 „) „ 3,—

Adres redakcji: Gdynia, Drukarnia Bałtycka Tel. 278

Administracja: Gdynia, ul. Starowiejska. Tel. 278

Wydawca: Drukarnia Bałtycka - adres redakcji i adm.: **Drukarnia Bałtycka Gdynia ul. Starowiejska** - Red. B. Łukowicz Gdynia

Józef Graczyk - Gdynia

ul. Świętojańska - Telefon 226

Artykuły budowlane

Skład tapet, farb i art. drogeryjnych

wł. St. Lisiecki

Gdynia, ul. św. Jańska obok Grand Café

poleca po cenach korzystnych **wszelkie**

artykuły w zakres malarstwa

wchodzące

Artykuły techniczne

i okrętowe

po cenach konkurencyjnych poleca

firma HENNIG i SKA.

Biuro Techniczno-Handlowe

Gdynia, ul. Świętojańska. Telefon 220

Przewozy

materjałów budowlanych

wywóz ziemi

z fundamentów i wszelkie inne zwózki

wykonuje szybko i tanio

firma „TRANSPORT"

Gdynia, ul. Świętojańska. Telefon 220

Juljusz Hundsdorff

skład żelaza i sprzętów kuchennych

Telefon 51 GDYNIA Starowiejska

— poleca —

piece, wszelkie okucia budowlane, emalja, wyroby cynkowe, łóżka żelazne f-my Konrad Januszkiewicz i Ska, lampy, szkło, fajans, porcelanę i szczotki

Piece! Kafle!

M. Perkiewicz - Ludwikowo p. Msora

Fabryka Ceramiczna — Cegielnia Tartak.

ODDZIAŁ GDYNIA

poleca: **kafle ogniotrwałe wszelkiego rodzaju, piecyki i kuchnie przenośne, cegłę i płyty szamotowe, glazurowane płytki ścienne.**

Szosa Gdańska Szosa Gdańska

Przedsiębiorstwo Techniczno-Budowlane

J. Sikora & St. Śmigielski

architekt i budowniczy

Szosa Gdańska **GDYNIA** Telefon nr 73

wykonuje wszelkie prace wchodzące w zakres budownictwa

„Bazar" Piątek - Gdynia

poleca bogato zaopatrzone oddziały

— po znanych niskich cenach —

Bławaty - Konfekcja damska, męska i dziecięca Galanterja - Trykotaże - Kapelusze damskie, męskie i dziecięce - Towary krótkie

OBUWIE

Porcelana - Fajans - Szkło - Tytonie - Nabiał Delikatesy Owoce - Towary kolonjalne - Wyroby alkoholowe w zamkniętych naczyniach.

Własne pracownie

FOTOGRAF

L. Durczykiewicz, Gdynia

ul. Starowiejska Nr. 37 (przy Magistracie.)

Raracje / onuje solidnie, szybko i tanio

Ceny umiarkowane!

Pierwszorzędny

MAGAZYN OBUWIA

Portowa **w Gdyni** Za Dębem

poleca na nadchodzący sezon

najwykwintniejsze obuwie, wykonane w własnych warsztatach z najlepszych skór krajowych i zagranicznych, jako też przyjmuję zamówienia dla pań i panów na obuwie balowe, jako to: brokaty, atłaski itd. itd.

Właściciel

Adolf Ziółkowski

Towar gwarantowany!

Reparacje wykonuje solidnie, szybko i tanio!

JANUSZ MINTA

Skład win, wódek, delikatesów i tow. kolonjalnych

Gdynia **ul. Portowa**